

**Assemblée générale**

Distr.: Générale
15 avril 2008
Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Quarante et unième session
New York, 16 juin-3 juillet 2008

**Projet de convention sur le transport international de
marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer**

**Compilation des commentaires des gouvernements et des
organisations intergouvernementales**

Additif

Table des matières

	<i>Page</i>
II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations internationales	2
A. États	2
3. Nouvelle-Zélande	2
4. Danemark	4



II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations internationales

A. États

3. Nouvelle-Zélande

[Original: Anglais]

[14 avril 2008]

Introduction

1. Le Gouvernement néo-zélandais se félicite de l'occasion qui lui est donnée de formuler des commentaires sur le projet de Convention sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer.
2. Le Gouvernement néo-zélandais appuie l'objectif du projet de Convention visant à l'harmonisation, la mise à jour et une plus grande codification de l'actuel droit de la responsabilité du transporteur maritime.
3. Le Gouvernement néo-zélandais souhaiterait formuler des commentaires sur trois aspects du projet de Convention, à savoir:
 - a) La définition des contrats de volume et la possibilité de déroger à la Convention;
 - b) Les limites de responsabilité;
 - c) L'accès aux documents.

a) Définition des contrats de volume et possibilité de déroger à la Convention

4. La Nouvelle-Zélande applique actuellement la Convention de La Haye-Visby, qui est un régime obligatoire auquel il n'est pas possible de déroger. L'industrie néo-zélandaise du transport maritime opère dans un système harmonisé depuis plus de 100 ans, et n'a pas connu le système désagrégé auquel pourrait conduire une disposition permettant d'y déroger.
5. Le Gouvernement néo-zélandais considère qu'il n'est pas souhaitable que les contrats de volume puissent déroger au projet de Convention, d'abord parce que cela est contraire au principe général de l'harmonisation, et ensuite parce que cela risque d'exposer la partie la plus faible dans une négociation à un abus de pouvoir.
6. La définition de "contrat de volume", au paragraphe 2 de l'article premier, est très générale et peut englober les très petits chargeurs, car la possibilité de déroger à la convention au titre d'un contrat de volume pourrait s'appliquer à une quantité aussi faible que deux conteneurs.

Harmonisation

7. La possibilité de déroger pourrait menacer l'efficacité de la Convention, du fait que l'un des ses principaux objectifs est l'harmonisation de la responsabilité des transporteurs maritimes. S'il est largement fait appel aux dispositions de dérogation,

la Convention risque d'introduire un niveau élevé d'insécurité juridique dans le droit.

8. Le secteur de l'assurance néo-zélandais fait valoir qu'une telle insécurité ne serait pas favorable à une bonne gestion des risques.

Risque de déséquilibre des pouvoirs dans la négociation des contrats

9. Du fait que la définition est si générale, l'article 82 risque d'exposer les chargeurs à un comportement abusif de la part des transporteurs. La Nouvelle-Zélande a de longues liaisons commerciales desservies par relativement peu de transporteurs, ce qui peut la rendre vulnérable à l'abus de contrats de volume.

10. Les avantages que les chargeurs peuvent tirer de la souplesse et de la liberté de contracter dépendront de leur expérience commerciale et de leur aptitude à négocier. Une définition plus étroite de "contrat de volume" ferait une distinction entre les petits chargeurs et les gros transporteurs, qui ont plus d'expérience en matière commerciale.

Position de la Nouvelle-Zélande

11. Le Gouvernement néo-zélandais considère que l'article 82, qui donne la possibilité de déroger au projet de Convention, devrait être supprimé. Toutefois, si cet article devait être maintenu, le Gouvernement néo-zélandais est favorable à ce que l'on améliore la définition de "contrat de volume".

12. La délégation néo-zélandaise propose la variante suivante pour la définition:

"Le terme "contrat de volume" désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'au moins 500 conteneurs de marchandises ou de 7 500 "revenue tons" (1 "revenue ton" égale 1 mètre cube ou 1 tonne, selon ce qui est le plus avantageux) dans une série de 3 expéditions ou plus au cours d'une période fixée non inférieure à un an."

b) Limites de responsabilité

13. Le Gouvernement néo-zélandais est favorable aux limites de responsabilité énoncées à l'article 61-1, mais accepterait toute fourchette représentant une augmentation modeste par rapport à la Convention de La Haye-Visby, qui régit actuellement le secteur en Nouvelle-Zélande.

c) Accès aux documents

14. Le Gouvernement néo-zélandais a toujours apporté son vif soutien à l'article 24-6, qui porte sur l'accès aux documents en cas de perte ou de dommage certain ou présumé. Ce soutien est réitéré.

4. Danemark

[Original: Anglais]

[14 avril 2008]

15. Le Gouvernement danois a toujours appuyé les travaux du Groupe de travail III de la CNUDCI visant à produire une nouvelle Convention sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer.

16. Dans ces travaux, le Danemark a insisté sur l'importance de trois facteurs clefs. La Convention devrait véritablement contribuer à une harmonisation mondiale. La Convention devrait refléter les besoins du transport international moderne et faciliter ce faisant le commerce international. Elle devrait établir un juste équilibre entre les intérêts des transporteurs et ceux des chargeurs.

17. De l'avis du Danemark, le projet de Convention tel qu'il est soumis à la Commission répond à ces trois exigences et apportera beaucoup aux transports maritimes mondiaux et par conséquent au commerce mondial. Pour obtenir ce résultat, les États participants ont montré une grande détermination et la volonté de parvenir à des compromis qui ont assuré un juste équilibre global des différents intérêts dans cet instrument complet. Il est essentiel de ne pas rompre cet équilibre d'ensemble en modifiant les compromis obtenus sur des questions particulières. Le projet de Convention doit être considéré comme un tout.

18. Quelques changements mineurs relevant de la technique juridique ainsi que quelques précisions sont toutefois nécessaires pour que la Convention reflète les décisions prises. Nous sommes sûrs que la Commission sera en mesure d'accepter ces points mineurs.

19. En conséquence, le Danemark est vivement favorable à ce que la Commission approuve le projet de Convention sous la forme où il lui est soumis sans rompre le délicat équilibre d'ensemble qui a été obtenu par une série de compromis pendant la préparation de cet instrument complet.